SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Primera)
de 28 de septiembre de 2000 *

En el asunto C-193/99,

que tiene por objeto una petición dirigida al Tribunal de Justicia, con arreglo al artículo 234 CE, por la Sedgefield Magistrates' Court (Reino Unido), destinada a obtener, en el proceso penal seguido ante dicho órgano jurisdiccional contra

Graeme Edgar Hume,

una decisión prejudicial sobre la interpretación del artículo 8, apartado 5, del Reglamento (CEE) nº 3820/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (DO L 370, p. 1; EE 07/04, p. 21),

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Primera),

integrado por los Sres.: L. Sevón, Presidente de Sala; P. Jann (Ponente) y M. Wathelet, Jueces;

* Lengua de procedimiento: inglés.

Abogado General: Sr. S. Alber;
Secretario: Sr. R. Grass;

consideradas las observaciones escritas presentadas:

— en nombre del Gobierno del Reino Unido, por la Sra. M. Ewing, del Treasury Solicitor's Department, en calidad de Agente, asistida por el Sr. P. Stanley, Barrister;

— en nombre el Gobierno francés, por los Sres. R. Abraham, directeur des affaires juridiques del ministère des Affaires étrangères, y S. Seam, secrétaire des affaires étrangères de la direction des affaires juridiques del mismo Ministerio, en calidad de Agentes;

— en nombre del Gobierno portugués, por los Sres. L. Fernandes, Director del Serviço dos Assuntos Jurídicos de la Direcção-Geral dos Assuntos Comunitários del Ministério dos Negócios Estrangeiros, y P. Borges, Jurista de dicho servicio, en calidad de Agentes;

— en nombre de la Comisión de las Comunidades Europeas, por el Sr. F. Benyon y la Sra. M. Wolfcarius, Consejeros Jurídicos, en calidad de Agentes;

visto el informe del Juez Ponente;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 21 de marzo de 2000;

dicta la siguiente

Sentencia

1 Mediante resolución de 21 de mayo de 1999, recibida en el Tribunal de Justicia el 25 de mayo siguiente, la Sedgefield Magistrates' Court planteó, con arreglo al artículo 234 CE, dos cuestiones prejudiciales sobre la interpretación del artículo 8, apartado 5, del Reglamento (CEE) nº 3820/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (DO L 370, p. 1; EE 07/04, p. 21; en lo sucesivo, «Reglamento»).

2 Dichas cuestiones se suscitaron en el marco de un proceso penal seguido contra el Sr. Hume, inculpado de haber infringido las disposiciones en materia de descanso semanal de los conductores de vehículos.

Marco jurídico

Normativa comunitaria

3 El Reglamento establece en su artículo 6, apartado 1:

«El tiempo de conducción comprendido entre dos descansos diarios o entre un descanso diario y un descanso semanal, en lo sucesivo denominado "período de

conducción diario", no podrá exceder de nueve horas. Podrá alcanzar las diez horas dos veces por semana.

Después de un máximo de seis períodos de conducción diarios, el conductor deberá tomar un descanso semanal, tal como se define en el apartado 3 del artículo 8.

Si el tiempo total de conducción durante los seis días no sobrepasare el máximo correspondiente a seis períodos de conducción diarios, el período de descanso semanal podrá trasladarse hasta el final del sexto día.

En el caso de los transportes internacionales de viajeros, distintos de los servicios regulares, las palabras "seis" y "sexto" que figuran en los párrafos segundo y tercero se sustituyen, respectivamente, por "doce" y "duodécimo".

Los Estados miembros podrán ampliar la aplicación del párrafo anterior a los transportes nacionales de viajeros por su territorio distintos de los servicios regulares.»

4 El artículo 8 dispone, en particular:

«[...]

3. Durante cada semana, uno de los períodos de descanso contemplados en los apartados 1 y 2 se prolongará, en concepto de descanso semanal, a un total de

cuarenta y cinco horas consecutivas. Dicho período podrá acortarse a un mínimo de treinta y seis horas consecutivas cuando se tome en el lugar en que se encuentre normalmente el vehículo o el conductor, o a un mínimo de veinticuatro horas consecutivas cuando se tome en un lugar distinto de los citados. Cada acortamiento se compensará con un tiempo de descanso equivalente tomado en conjunto antes del final de la tercera semana siguiente a aquella de que se trate.

[...]

5. En el caso de los transportes de viajeros a los que se apliquen los párrafos cuarto y quinto del apartado 1 del artículo 6, el período de descanso semanal podrá ser trasladado a la semana siguiente a aquella a la que corresponda el descanso y adscribirse al descanso semanal de esta segunda semana.

6. Cada tiempo de descanso tomado en compensación por la reducción de los períodos de descanso diarios y/o semanales deberá adscribirse a otro descanso de ocho horas por lo menos y, a instancia del interesado, concederse en el lugar del estacionamiento del vehículo o en el punto en que se encuentre normalmente el conductor.

[...]»

Normativa nacional

5 El artículo 96 (11 A) de la Transport Act 1968 (Ley de transportes de 1968) establece sanciones aplicables en caso de infracción de las disposiciones de la

normativa comunitaria en materia de períodos de conducción y en materia de períodos de servicio y de interrupción del servicio.

Hechos y procedimiento principal

6 El 5 de enero de 1996 se inició una instrucción sumarial contra el Sr. Hume, a raíz de la cual se le citó a comparecer ante el órgano jurisdiccional remitente. Se le acusaba de haber conducido un vehículo al que se aplica el Reglamento sin haber tomado, después de un máximo de doce períodos de conducción diarios, dos descansos semanales consecutivos como exige el artículo 6, apartado 1, y de conformidad con la definición que de ellos da el artículo 8, apartado 3, del Reglamento. Por consiguiente, se consideraba que había infringido el artículo 96 (11 A) de la Transport Act.

7 El Sr. Hume era conductor de autocares y la naturaleza de las funciones que ejercía le permitía acogerse a lo dispuesto en el artículo 6, apartado 1, párrafos cuarto y quinto del Reglamento. No tomó ningún descanso semanal durante el período comprendido entre el 16 y el 24 de julio de 1995. Seguidamente, tomó un descanso de treinta y ocho horas y treinta minutos entre el lunes 24 y el miércoles 26 de julio de 1995. A continuación, comenzó un período de descanso de treinta y seis horas y treinta minutos el jueves 3 de agosto de 1995.

8 El Sr. Hume afirma que tomó el descanso semanal correspondiente a la semana que comenzó el 17 de julio de 1995 trasladándolo a los días 24 y 25 de julio de 1995, de conformidad con el artículo 8, apartado 5, del Reglamento, y el

descanso semanal correspondiente a la semana que comenzó el 24 de julio de 1995, trasladándolo a los días 4 y 5 de agosto, igualmente con arreglo a dicha disposición.

9 El Sr. Hume rechaza de este modo el argumento del Vehicle Inspectorate, autoridad que ejerce la acción penal en nombre del Secretario de Estado de Transportes, según el cual, para poder ser adscrito al descanso semanal de la segunda semana, el descanso debe tomarse no sólo durante esa segunda semana, sino además junto con el descanso semanal prescrito para esa segunda semana, es decir, de manera consecutiva.

10 Por albergar dudas sobre la interpretación que ha de darse a las disposiciones del Reglamento, la Sedgefield Magistrates' Court decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las dos cuestiones prejudiciales siguientes:

«1) Cuando, con arreglo al artículo 8, apartado 5, del Reglamento (CEE) nº 3820/85 del Consejo, un conductor que puede válidamente hacerlo opta por trasladar su período de descanso semanal a la semana siguiente a aquella en la que le correspondía disfrutarlo, ¿debe tomar en esa semana siguiente dos períodos de descanso semanales de forma consecutiva y sin interrupción entre ellos?

2) En caso de que la respuesta a la primera cuestión sea negativa, ¿debe dicho conductor tomar dos períodos de descanso semanal en la semana siguiente o tiene derecho a trasladar nuevamente el período de descanso semanal correspondiente a esa segunda semana a la otra semana inmediatamente posterior?»

Sobre la primera cuestión

11 Para precisar la relación entre el descanso semanal trasladado a la semana siguiente a aquella a la que corresponde y el descanso semanal de la segunda semana, hay que recordar que el artículo 8, apartado 5, del Reglamento exige que el primero se «adscriba» al segundo.

12 Las diversas versiones lingüísticas de esta última expresión emplean los términos «adscribirse» (versión española), «tages sammen» (versión danesa), «angehängt» (versión alemana), «να ληφθεί μαζί» (versión griega), «added on» (versión inglesa), «rattachée» (versión francesa), «collegato» (versión italiana), «gevoegd bij» (versión neerlandesa), «ligado» (versión portuguesa), «yhteydessä» (versión finesa) y «läggas samman» (versión sueca).

13 Pues bien, de la comparación de estos términos se deduce que todos tienen el mismo significado, a saber, que el descanso semanal trasladado debe tomarse junto con el descanso semanal de la semana siguiente.

14 Esta interpretación literal se atiene a la finalidad del Reglamento que, conforme a su primer considerando, persigue tres objetivos: la armonización de las condiciones de competencia, la mejora de las condiciones de trabajo y la seguridad en carretera. Según su decimonoveno considerando, «es beneficioso

para el progreso social y la seguridad en carretera prolongar los descansos semanales, al mismo tiempo que se permite acortarlos en caso de que el conductor pueda compensar, en el lugar que elija y en el plazo dado, las fracciones de los mismos que no haya tomado».

15 Con este fin, el artículo 8, apartado 3, del Reglamento establece, como regla general, un período de descanso semanal de cuarenta y cinco horas consecutivas, que debe tomarse cada semana y puede reducirse en determinadas circunstancias; cada reducción se compensa con un tiempo de descanso equivalente tomado en conjunto antes del final de la tercera semana siguiente a aquella de que se trate.

16 En la medida en que el artículo 8, apartado 5, del Reglamento permite trasladar un período de descanso semanal y por tanto constituye una excepción al régimen general, no puede interpretarse de modo amplio. Además, su alcance debe determinarse teniendo en cuenta las finalidades del Reglamento (véase, en este sentido, la sentencia de 17 de marzo de 1998, Sjöberg, C-387/96, Rec. p. I-1225, apartado 14).

17 Es notorio que una interpretación del artículo 8, apartado 5, del Reglamento, en el sentido de que exige que el descanso semanal trasladado se tome conjuntamente con el descanso de la segunda semana, es la más adecuada para lograr el objetivo de mejorar las condiciones de trabajo de los conductores y la seguridad en carretera.

18 En efecto, dicha interpretación garantiza a los conductores, como compensación del descanso que no hayan tomado, un período de descanso más largo e ininterrumpido, permitiéndoles así un descanso efectivo.

19 Se deduce además del contexto del artículo 8, apartado 5, del Reglamento y, en particular del apartado 6 del mismo artículo, que el legislador pretendía, con carácter general, que la reducción de un período de descanso se compensara con la prolongación de otro período de descanso.

20 Procede, pues, responder a la primera cuestión que el artículo 8, apartado 5, del Reglamento debe interpretarse en el sentido de que un conductor que opta por trasladar su período de descanso semanal a la semana siguiente a aquella que corresponda al descanso, debe tomar en esa segunda semana dos períodos de descanso semanales consecutivos sin interrupción entre ellos.

Sobre la segunda cuestión

21 Puesto que la segunda cuestión sólo se ha planteado en el caso de que la respuesta a la primera cuestión fuera negativa, no procede responder a ella.

Costas

22 Los gastos efectuados por los Gobiernos del Reino Unido, francés y portugués, así como por la Comisión, que han presentado observaciones ante este Tribunal de Justicia, no pueden ser objeto de reembolso. Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a éste resolver sobre las costas.

En virtud de todo lo expuesto,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Primera),

pronunciándose sobre las cuestiones planteadas por la Sedgefield Magistrates' Court mediante resolución de 21 de mayo de 1999, declara:

El artículo 8, apartado 5, del Reglamento (CEE) nº 3820/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera, debe interpretarse en el sentido de que un conductor que opta por trasladar su período de descanso semanal a la semana siguiente a aquella que corresponda al descanso, debe tomar en esa segunda semana dos períodos de descanso semanales consecutivos sin interrupción entre ellos.

Sevón Jann Wathelet

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 28 de septiembre de 2000.

El Secretario

R. Grass

El Presidente de la Sala Primera

L. Sevón